



Aarau, 11. Mai 2020  
GV 2018 – 2021 / 142

## Botschaft an den Einwohnerrat

### Versuchsbetrieb für eine verbesserte ÖV-Erschliessung in den Abendstunden und am Wochenende; Verpflichtungskredit

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Um die gesetzten verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele zu erreichen, muss künftig ein deutlich grösserer Anteil der Mobilitätsnachfrage mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss gedeckt werden. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs hängt stark von der Attraktivität des Angebots und damit vom gefahrenen Takt ab. Der Stadtrat hat deshalb am 16. Dezember 2019 beschlossen, per Anfang 2020 einen 13-wöchigen Versuchsbetrieb auf dem Ostast der Linie 2 (Aarau Bahnhof – Telli – Aarau Rohr) zu starten um abzuschätzen, wie stark das Bedürfnis nach einer besseren Busverbindung in den Abendstunden ist. Versuchsweise fuhren die Busse Montag- bis Samstagabend bis 23 Uhr im Viertelstunden- statt im Halbstundentakt. Das Ergebnis war sehr erfreulich: Trotz der kurzen Versuchsdauer war je nach Tag und Fahrtrichtung bereits eine Zunahme der Buspassagiere in den Abendstunden von 17 % bis 23 % zu verzeichnen. Da das Gros der Nutzerinnen und Nutzer immer eine gewisse Zeit braucht, bis Alltagsgewohnheiten und der Tagesrhythmus angepasst werden, brauchen neue Angebote in der Regel ebenfalls eine gewisse Zeit, um vollumfänglich genutzt zu werden. In der Regel werden Mobilitätswege bei Umzügen und/oder Jobwechseln überdacht. Die schon nach kurzer Zeit gestiegene Zunahme deutet deshalb darauf hin, dass das ÖV-Potenzial auf der Linie klar nicht ausgeschöpft wird. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat am 23. März 2020 zum einen eine Verlängerung des Versuchsbetriebs auf drei Jahre sowie eine Ausdehnung des Versuchsbetriebs auf den Sonntag beschlossen. Zur Finanzierung des Versuchsbetriebs beantragt der Stadtrat beim Einwohnerrat einen entsprechenden Verpflichtungskredit.

Mit dem Versuchsbetrieb setzt sich die Stadt aktiv für Verbesserungen im ÖV ein und zeigt, dass der Ausbau des städtischen ÖV auch ausserhalb der klassischen Pendelzeiten für die Stadt zentral und von grosser Wichtigkeit zur Bewältigung der erwarteten Mobilitätsnachfrage ist. Der Versuchsbetrieb trägt damit mittel- bis langfristig zum Erhalt der Lebensqualität in der Stadt und zum Funktionieren des Verkehrssystems bei.

### Weshalb eine Verdichtung des Busangebots in den Abendstunden und am Sonntag?

Heute fahren die BBA-Busse am Abend und am Sonntag im Halbstundentakt (Ausnahme Linie 7, welche sonntags nicht fährt). Das Problem von Halbstundentakten ist, dass sie sich an Bahnhöfen wie Aarau, wo die Züge anders als an Knotenbahnhöfen mehr oder weniger über die ganze Stunde verteilt ankommen und abfahren, nur ungenügend in die Bahnfahrpläne einbinden lassen. Hieraus entstehen teilweise Wartezeiten von bis zu 30 Minuten. Da Verkehrsmittelentscheide in der Regel nicht nur vor dem Hintergrund einer "theoretisch"



vorhandenen Beziehung getroffen werden, sondern Flexibilität und Reisedauer oftmals die entscheidende Rolle spielen, hat dies zur Folge, dass der ÖV gegenüber dem Auto sehr unattraktiv ist. Hier setzt der Viertelstundentakt an: Indem die Flexibilität der Reisenden erhöht und die Fahrtzeiten aufgrund der geringeren Wartezeiten am Bahnhof Aarau deutlich reduziert werden, gewinnt der ÖV an Attraktivität. Durch den dichteren Takt am Abend besteht auch die Möglichkeit, ohne lange Wartezeiten nach dem Einkaufen oder einem Restaurantbesuch mit dem Bus nach Hause fahren zu können. Die Angebotsverdichtung entspricht den Forderungen von § 10e der Gemeindeordnung, dem kommunalen Gesamtplan Verkehr und ist auch im Einklang mit den aktuellen Arbeiten am regionalen Gesamtverkehrskonzept Aarau, welches unter anderem ebenfalls eine klare Angebotsverbesserung beim ÖV zum Ziel hat.

Beispiele im In- und Ausland zeigen auch, dass Takt- und Netzverdichtungen trotz damit verbundener höherer Kosten aufgrund der gesteigerten Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesamthaft betrachtet den Kostendeckungsgrad des ÖV steigern können.

### **Weshalb ein dreijähriger Versuchsbetrieb?**

Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs ist der Kanton. Im Kanton Aargau wird der öffentliche Regionalverkehr zudem vollumfänglich vom Kanton finanziert. Seitens Kanton müssen die Linien aber gewisse Mindestvoraussetzungen bzgl. Nachfrage und Kostendeckung erfüllen. Wollen Gemeinden neue Buslinien oder Taktverdichtungen auf bestehenden Linien anstossen, können Sie einen Versuchsbetrieb durchführen. Dieser dauert gemäss Vorgabe des Kantons in der Regel drei Jahre. In diesen drei Jahren haben die Gemeinden die Angebote bei den Transportunternehmen zu bestellen und zu finanzieren. Im Anschluss an den Versuchsbetrieb wird aufgrund von Fahrgastfrequenzen, der Rückmeldungen von Fahrgästen, der Kantonsfinanzen, etc. entschieden, ob und in welcher Form das Angebot weitergeführt, d.h. in das reguläre Fahrplanangebot aufgenommen wird. Das jeweilige Verkehrsunternehmen beteiligt sich jeweils nicht am Versuchsbetrieb. Die Finanzierung läuft immer über die Gemeinde.

### **Wie sieht der Versuchsbetrieb genau aus?**

Gemäss regulärem Fahrplan verkehren die Busse der Linie 2 zwischen Aarau Bahnhof und Aarau Rohr:

- Montag- bis Freitagabend ab 21 Uhr sowie Samstagabend ab 20 Uhr im Halbstundentakt.
- sonntags ganztägig im Halbstundentakt.

Im Versuchsbetrieb soll:

- der Montag bis Samstag tagsüber bestehende dichtere Takt abends bis 23 Uhr aufrechterhalten werden, sprich die Busse sollen bis 23 Uhr im Viertelstundentakt fahren. Anschliessend wird der Takt bis Betriebsschluss mangels zu erwartender Nachfrage auf den bisherigen Halbstundentakt ausgedünnt.
- der Bus sonntags zwischen 8:00 Uhr und 23:00 Uhr im Viertelstundentakt fahren. Von Betriebsbeginn bis 8:00 Uhr und nach 23:00 Uhr bis Betriebsschluss fahren die Busse mangels zu erwartender Nachfrage wie bisher im Halbstundentakt.



### **Von wann bis wann dauert der Versuchsbetrieb?**

Am 6. Januar 2020 hat der Kurzversuchsbetrieb mit einem verbesserten Abendangebot Montag bis Samstag begonnen. Aufgrund der erfolgsversprechenden Zahlen hat der Stadtrat am 23. März 2020 beschlossen, den seit dem 6. Januar 2020 laufenden Versuchsbetrieb in den Abendstunden von Montag bis Samstag nahtlos bis zum Fahrplanwechsel 2023 (Dezember 2022) zu verlängern. Der Kanton akzeptiert den Versuchsbetrieb als vollwertigen, dreijährigen Versuchsbetrieb, auch wenn dieser erst am 6. Januar 2020 und nicht wie eigentlich üblich bereits zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 gestartet hat.

Die Aufnahme des Versuchsbetriebs für die verbesserte ÖV-Erschliessung am Sonntag ist aus Kapazitätsgründen sowie organisatorischen Gründen seitens BBA erst per Fahrplanwechsel 2021 (Dezember 2020) möglich. Dieser dauert wiederum drei Jahre, d.h. bis Fahrplanwechsel 2024 (Dezember 2023).

Da der Versuchsbetrieb für die Abendverdichtung bereits seit Januar 2020 läuft und die Erweiterung auf den Viertelstundentakt am Sonntag erst per Dezember 2020 umgesetzt werden kann, resultieren de facto zwei unterschiedliche Versuchsbetriebe mit zwei Laufzeiten.

Seitens Kanton Aargau laufen derzeit Überlegungen bezüglich der Ausgestaltung des Abend- und Wochenendangebots in den urbanen Räumen. Der Kanton prüft mögliche Taktverdichtungen per Fahrplanwechsel 2022 (Dezember 2021). Sollte dies umgesetzt werden, besteht die Möglichkeit, dass beide Versuchsbetriebe vorzeitig und zeitgleich beendet werden können.

### **Was kostet der Versuchsbetrieb?**

Für den Versuchsbetrieb fallen ab 2021 die folgenden Kosten an:

- Weiterführung des Versuchsbetriebs mit einem Viertelstundentakt Montag- bis Samstagabend bis Fahrplanwechsel 2022 (Mitte Dezember 2021): CHF 183'090, davon CHF 93'699 im Jahr 2021 und CHF 89'391 im Jahr 2022
- Erweiterung des Versuchsbetriebs mit einem Viertelstundentakt Sonntag 8:00 Uhr bis 23:00 Uhr per Fahrplanwechsel 2021 (Mitte Dezember 2020) bis Fahrplanwechsel 2024 (Mitte Dezember 2023): CHF 372'642, davon CHF 127'086 in den Jahren 2021 und 2022 sowie CHF 118'470 im Jahr 2023.

Gesamthaft fallen Kosten von CHF 555'732 an. Bei den dargestellten Kosten handelt es sich um die Bruttokosten. Der Kanton Aargau hat der Stadt Aarau bereits zugesichert, sich mit dem Maximalsatz von 25 % am Versuchsbetrieb zu beteiligen. Damit erhält die Stadt CHF 138'933 vom Kanton in Form von Drittbeiträgen zurück. Die Nettokosten des Versuchsbetriebs betragen damit CHF 416'799.

Seitens Kanton Aargau laufen derzeit Überlegungen bezüglich der Ausgestaltung des Abend- und Wochenendangebots in den urbanen Räumen. Der Kanton prüft mögliche



Taktverdichtungen per Fahrplanwechsel 2022 (Dezember 2021). Sollte dies umgesetzt werden, würde der Kanton die Taktverdichtung bereits frühzeitig ins reguläre Fahrplanangebot aufnehmen, der Versuchsbetrieb könnte damit frühzeitig beendet werden, dies mit entsprechender Kostenreduktion für die Stadt.

Die Kosten für das Jahr 2020, welche aus der Verlängerung des Kurzversuchsbetriebs von Anfang Jahr (Montag- bis Samstagabend) sowie dem anlaufenden Versuchsbetrieb für den Sonntag entstehen, sind nicht im beantragten Verpflichtungskredit enthalten. Sie werden dem SEK-Kredit belastet. Während des Corona-bedingten Unterbruchs des Versuchsbetriebs (ausgedünnter Fahrplan) fielen für die Stadt keine Kosten an, es werden nur die effektiv gefahrenen Kurse verrechnet.

### **Weshalb nur der Linienast Aarau Bahnhof – Telli – Aarau Rohr?**

Der aktuelle Fokus auf den "Rohrer-Ast" der Linie 2 hat folgende Gründe:

- Es handelt sich um den nachfragestärksten Ast mit einem grossen zusätzlichen Potenzial.
- Es liegen zahlreiche entsprechende Nachfragen aus den betroffenen Quartieren vor.
- Der gesamte, lange Streckenbereich liegt im Gegensatz zu anderen Linien vollständig auf Aarauer Gemeindegebiet, womit die Finanzierung einfacher ist.

Mittel- bis langfristig soll der öffentliche Verkehr aber auch auf den restlichen Linien ausgebaut und damit attraktiver gestaltet werden. Der im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzept Aarau (rGVK Aarau) zusammen mit dem Kanton und der Region definierte ÖV-Erschliessungsplan sieht einen Viertelstundentakt auf dem gesamten Stadtgebiet vor, die ÖV-Hauptachsen sollen sogar in einem städtischen 7.5-Minutentakt verkehren. Das genaue Vorgehen zur Umsetzung der von Kanton, Region und Stadt gemeinsam angestrebten ÖV-Erschliessung ist aktuell Gegenstand der weiteren Arbeiten am regionalen Gesamtverkehrskonzept Aarau.

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

### **A n t r a g :**

Der Verpflichtungskredit von CHF 556'000 (Bruttokredit) zur Finanzierung des Versuchsbetriebs in den Jahren 2021 bis 2023 wird genehmigt.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker  
Stadtpäsident

Daniel Roth  
Stadtschreiber